



Sydsidan

Ett informationsblad från Svenska Fjällklubben-Syd

April 2026

Redaktör: Johnny Nilsson. Mail: johnil@telia.com.

Det börjar klia i vandringstarmen!

Efter en viss tvekan börjar nu det fina vädret med sol och värme att ta över i naturen. Dags att plocka fram vandringskängorna, stormköket, sovsäcken, tältet med mera och ge sig ut och lukta på klorofyllen. Vi kan erbjuda en fin vandring i Blekinge, Eriksbergsleden, i vårt program. I månadens nummer av Syd-sidan finner du även en vandringsberättelse från Artfjället signerad Anita Thörn von Rosen. Artfjället är ett fjällområde som ofta glöms bort, trots att det ligger alldeles intill Hemavan. Jag gjorde en vandring där för en del år sedan och kan varmt rekommendera området som då var känt som ett område där Fjällbruden fanns. Och den fanns i massor vid den tiden. Även i övrigt är Artfjället ett blomsterfjäll med en rik flora.

Så rör på påkarna. Naturen väntar på dig antingen hemmavid eller varför inte som en fjällresa.

Johnny Nilsson

Styrelsen sektion Syd 2026

Ordförande: Anders Holmgren. anders.holmgren55@gmail.com.

Vice ordförande och kassör: Jacob Sparre. jakobsparre26@gmail.com

Sekreterare: Fredrik Fogelberg. fredrik.fogelberg@telia.com

Ledamot: Nils Rosenberg

Ledamot: Rolf: Nielsen. nielsenrolf91@gmail.com

Suppelant: Vakant

Planerad utgivning av Sydsidan 2026

Sista manusdag Den 10:de i varje månad.

Utgivningsdag Den 20:de i varje månad

Skicka manus helst som ett Word-dokument. Komplettera gärna med bilder som du skickar separat via mail. johnil@telia.com

Aktivitetskalender 2026



Datum

9 – 10 maj

5 – 8 augusti

15 – 16 augusti

Aktivitet

Vandring Eriksbergsleden,

Fjälltur i Grövelsjön

Resa till Fram-museet på Bygdöya

Plats

Eriksberg, Blekinge

Grövelsjön

Oslo



Hjälp med transporten?

Är du intresserad av att hänga med på någon av våra aktiviteter men saknar transportmedel för att ta dig dit? Ta kontakt med den du skall anmäla dig till så undersöker hen om det går att samordna med någon annan deltagare

9 – 10 maj

Eriksbergsleden, Blekinge



Häng med på en tvådagars vandring med övernattning utefter Eriksbergsleden i Blekinge.

Vi vandrar i kuperad Blekingeterräng utefter kusten i kanten på Eriksbergs vilthägn. Vandringen går i lövskog och över kala klipphöllar ca 10 km till ”värnen”. De som vill och orkar kan förlänga vandringen med 2 * 4 km t.o.r till Björnahemmet.

Vi kommer också att passera över några broar på vägen varav en längre hängbro.

Övernattning blir ”spektakulär” i ett gammalt försvarsvärn. På morgonen kan man öppna kanonportarna och skåda ut över havet mot horisonten där solen går upp.

Andra dagen bjuder på nya vyer då vi går samma väg tillbaka men i motsatt riktning.

Det finns badplats och duss vid lägerplatsen, men allt färskvatten behöver tas med av respektive deltagare. I övrigt kläder och utrustning efter årstid och väder. Varje deltagare står också för sin egen mathållning under turen.

Max antal deltagare är 6. (Blir vi fler får man chansa på plats i det öppna värnet alternativt tälta). Först till kvarn med mailanmälan gäller.

Samling: Parkeringen Eriksberg strax öster om Karlshamn 9/5 kl 10.00.
(Guöviksvägen 353 374 96 Trenså)

Anmälan och information: Anmälan senast 1/5 till Fredrik Fogelberg på mail fredrik.fogelberg@telia.com. Fredrik svarar också för informationen om vandringen.

Bilder från Eriksbergsleden



Text och foto: Fredrik Fogelberg



Svenska Fjällklubben

FJÄLLTUR I GRÖVELSJÖN, FÖR DIG OCH DITT BARN ELLER BARNBARN



Det här är turen för er som har viss fjällvana och vill vara och vandra i fjällen tillsammans med ditt barn eller barnbarn från 6 år och uppåt.

Vi kommer att göra dagsturer, med ett mer krävande och ett lättare vandringsförslag per dag. Möjlighet finns för den som vill att vandra för att övernatta i tält en dagsetapp eller två från Fjällstationen. Om intresse finns så kommer vi att utforska karta och kompass, matlagning i fältkök och utrustning.

Du ska ha viss fjällvana av sommarfjället och vandring. Barnen behöver ingen fjällvana, kanske är detta första fjällsemestern. Det vandrings- och fjällvana barnet kommer som vill ha lite utmaning kommer också få det. Vi rör oss under och över trädgränsen, längs markerade leder och eventuellt i orösad terräng.

Var: Grövelsjön

När: Onsdag den 5 augusti kl 9 till lördag den 8:e augusti kl. 16 samt en digital förträff.

Boende: Eget tält eller på Fjällstation

Transport: Du ombesörjer din egen resa. Kollektiva färdmedel eller samåkning förespråkas.

Utrustning: Personlig utrustning för fjällvandring sommartid. Packlista skickas ut inför turen.

Fjälledare: Jenny Lindström

Anmälan: Anmälan görs via bokningsformulär senast 30/6. Anmälan är bindande.

Avgift: 300 kr/person, 500 kr/familj. Betalas i samband med anmälan. Priset inkluderar gemensamma kostnader under dagarna. Priset inkluderar inte boende, mat eller transport. Medlemskap i Svenska Fjällklubben är obligatoriskt. Avgiften ska vara betalad senast 30/6.

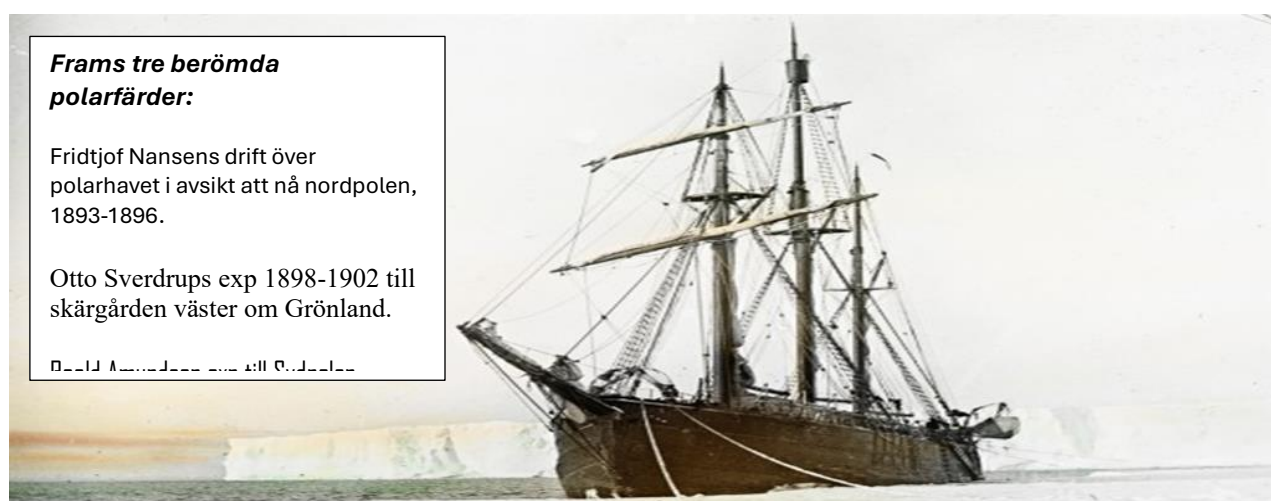
Försäkring: Försäkring ingår för samtliga deltagare under kursen dock är det alltid bra att se över sin egen olycksfallsförsäkring innan man ger sig ut.

Mobiltäckning: Området vi genomför övningarna i har endast sporadisk mobiltäckning. För täckningskarta se respektive mobiloperatör.

Information och frågor: Mejla till jenny@fjallklubben.se

VARMT VÄLKOMNA

Svenska Fjällklubben Syd arrangerar en spännande resa till Oslo



Svenska Fjällklubben Syd arrangerar en spännande resa till Oslo.

Norrmän var först att nå polernas mitt, i syd och i nord, med världens bästa polarskuta – byggd och konstruerad av Colin Archer efter anvisningar från Nansen.

<https://framuseum.no/nb/>

Vi besöker vårt grannlands huvudstad och upplever den vackra staden Oslo och besöker **polarskeppet Fram** i ett av Norges mest berömda museum på Bygdöja där flera andra museer finns, som bevarar intressant polarhistoria, friluftsliv och norrmäns färder över stora hav.

Vi bor och äter och upplever två augustidagar tillsammans i kamratlig samvaro, utbyter fjällhistorier och äventyrligheter under vår färd på räls

Vi planerar en resa till Oslo den 15 till 16 augusti för att besöka Bygdöja och se på bland annat Fram museet.

Preliminär kostnad per person ligger på cirka 700 SEK för tågresan och cirka 1000 SEK för övernattnig på hotell i Oslo. (cirkapriser baserat på beställning i juni 2026).

Tillkommer inträde till museer och mat.

Vi planerar att åka med snälltåget från Lund C 06:48 och är då framme 13:16 i Oslo

Vi besöker Frammuseet som är öppet till 18:00

På söndagen har vi tid för egna upptäckter innan tåget lämnar Oslo klockan 14:48. Vi är då tillbaka i Lund 21:12

Välkommen med Din anmälan senast den 1 juni till Anders Holmgren.

Email: anders.holmgren55@gmail.com

En vandring på ARTFJÄLLET



Långfjället

I juli 2009 vandrade jag och min dotter några dagar i Artfjället. Vi utgick från Strimmasund, reste dit via Oslo och Mo i Rana, och hem via Vännäs och Stockholm.

I Artfjället fanns ingenstans att proviantera och inga övernattningsstugor. Vi såg inga andra vandrare under de nio dagar vi var där. Terrängen var lättgången, om än lite sank emellanåt. Blomsterprakten var enorm.

Dag 1: Från Strimmasund gick vi åt sydväst på broarna över Över-Uman. Efter broarna är stigen sumpig och går genom björkskogen längs stranden av Gausjosjön. Vi följde stigen två km till samevistet, sedan dryga två kilometer upp genom fjällbjörkskogen till kalfjället. Gick till Sotsbäcksgrottan, som är landets 6:e största grotta. Dess entré är ett stup där jokken från Gertrudstjärnarna kastar sig 4 meter ner i underjorden och försvinner. En snödriva täckte delvis öppningen. Vi lade oss på mage vid kanten och tittade ner. Därifrån gick vi upp på Bijje Båatsoevaaratjes topp, 989 möh, för att kunna se Långfjället i hela sin prakt.

Dag 2: Vi hade vilodag och gjorde bara en kort utflykt till en liten badsjö. Ljungpiparen höll låda hela dagen.

Dag 3: Vi följde stigen upp till Sotsbäcksgrottan. Därefter fanns inga stigar att följa. Vi gick vidare mot Gertrudstjärnarna, vek sedan västerut i ett pass mellan två höjder. Det var lättgången på örtängarna och väldigt lite vide. Vi gick över en snölega, genom en del blockterräng och sedan över ett litet vad.

Vid renvaktarstugan såg vi folk. Vi ville inte störa, utan siktade på att gå runtom. Men en same gensköt oss över en snölega. De höll på med kalvmärkningen i rengärdet, de hade en stor renhjord på väg dit och han bad oss därför inte gå vidare i riktning mot hjorden. Vi skulle störa och kanske göra flera dagars arbete ogjort,

om vi orsakade att hjorden skingrades. Vi fick vet att det är 4 000 renar i Artfjället, att renarna äter upp till 17 olika örter varje dag och att Artfjället är ett jättebra sommarbete för renen.

Vi gick därför tillbaka norrut ett stycke och slog läger för kvällen på en härlig äng alldeles nedanför Långfjället.

Dag 4: Det hade bildats en bäck under natten. I en ränna som var snustorr dagen innan, rann det nu en liten jock. Så vandrade vi öster om den branta ravinen Saedtieviere, som det låg mycket snö i, och passerade rengärdet. Vår plan var att gå västerut och titta på några kalkstensgrottor. Men för att inte störa samerna i deras arbete att driva samman renhjorden valde vi att gå mot sydost genom den smala dalpassagen norr om toppen Snjåkka. Efter höjden Gielesvaaratje hittade vi en fin tältplats invid en liten sjö.

Dag 5: Från en höjd söderut hade vi fri sikt ända till Norge. Vi botaniserade och samlade renhorn. På väg ner från höjden fick vi syn på helikoptern och motorcyklister som höll på att driva en stor renhjord i riktning mot rengärdet. Renarna gick lugnt utan att verka skrämda. Vi följde dem i kikaren så länge vi kunde se dem.

Dag 6: Vi väcktes av bjällerklång. En mindre hjord renar med kalvar kom gående utanför, stannade och tittade undrande på vårt tält. Vår vandring fortsatte mot nordost, öster om Gielesvaaratje. Vi följde en jock upp i en dal med flera små sjöar och hittade en bra rastplats för lunch, i lä bakom ett stort klippblock. Invid växte många fjällblommor på samma ställe.

Dag 7: Vi gjorde en topptur söderut till 1 179 möh. Där var en fantastisk utsikt åt alla håll, man kunde se Okstindarne, fjäll med glaciärer i Norge. Vi såg också tre olika renhjordar åt olika håll. På kvällen hade vinden mojnät och vi kunde höra ledarrenens klocka när hjorden vandrade iväg.

Dag 8: Vandrigen fortsatte norrut, öster om Gertrudstjärnarna, till Sotsbäcksgrottan. Snöloket på grottan hade nu smält undan till hälften. Vårt natlläger blev invid en jock. Jokken försvann efter 10 meter rakt ner i underjorden och en bit därifrån såg vi en spricka i jorden, ca 40 cm x 3 meter, där vi kunde se djupt ner i underjorden och höra jokken. Bredvid växte klockpyrola.

Dag 9: Hemresedagen. KL 05.20 började vi gå neråt mot Strimmasund, gick utan uppehåll och kom fram dit kl 07.20. Bussen kom 07.50 så vi hann precis byta från svettiga vandringskläder och -kängor till våra reskläder.

Så var fjällvandringen slut för denna gång. Vi hade haft växlande väder, än sken solen sedan mulnade det på och regnade, så var det vindstilla ett tag, sedan blåste det till ordentligt. Vi hade inte vandrat enligt plan, inte sett alla spännande kalkstensgrottor norr om Långfjället, men sett och upplevt så mycket fint ändå.

Bilder från Anitas och hennes dotters vandring på Artfjället



Badsjö



Utsikt mot Norge



Utsikt mot Strimmasund



Vadstället



Sotbäcksgrottan



Klockpyrola

Text och foto: Anita Thörn von Rosen.

Några ord om Artfjället.

Artfjället är trots sitt centrala läge ofta ett bortglömt fjäll. Det ligger väster om Umeälven vid Hemavan och sträcker sig in i Norge. Det är känt som ett florarikt område. När jag för en del år sedan vandrade i området var det för att hitta Fjällbruden, fjällets parodblomma nummer 1. Den fanns i mångfald på Fjällripfjället i norr alldeles intill norska gränsen.

Artfjället är ett fjäll som starkt kan rekommenderas för några dagars vandring speciellt om du är floraintresserad.

Något Intressant att berätta?

Har du också någon intressant fjällberättelse? Syd-sidan ser gärna att medlemmarna i sektion Syd delar med sig av erfarenheter eller återger intressanta historier från fjällvärlden. Det kan gärna vara en berättelse från en fjällvandring du gjort. Maila manus , gärna med bilder, till johnil@telia.com.

Prylmarknad

Har du någon fjällutrustning över eller är i behov av något men vill inte köpa nytt?

Nu öppnar vi upp så att du kan annonsera här på Sydsidan. Skicka ett mail med text och gärna med bild på det du vill sälja eller söker till johnil@telia.com.

Vandringssällskap?

Är du sugen på en fjällresa och vill gärna ha ett resesällskap eller har du en fjällresa inplanerad och ser gärna att fler kan hänga med? Maila en notis med vad du söker eller har att erbjuda till johnil@telia.com.

Jubileum hägrar



25 år

2002 bildades Svenska Fjällklubbens Skånesektion som senare blev Sektion Syd. 2027 har det gått 25 år och det skall inte gå obemärkt förbi. Det skall firas! Exakt hur det skall gå till är ännu skrivet i stjärnorna förutom en sak.

Det håller på att produceras en Jubileumsskrift som skall visa sektionens första 25 år. Den innehåller många bilder från våra arrangemang. Men mer välkomnas. Har du bilder från våra aktiviteter du tycker bör vara med eller har du någon idé om något som du tycker det skall skrivas om i skriften, skicka en mail till johnil@telia.com. Skickar du bilder så skriv från vilket eller vilka tillfällen de är tagna.

Vi ser fram emot ditt bidrag.

En annan viktig del i vårt firande är hur vi skall tackla framtiden. De sanna historikerna brukar säga att skall man planera för framtiden skall man inledningsvis se bakåt på det förgångna och lära sig av det! Vi har gott om material från vår verksamhet de första 25 åren. Men hur skall vi forma för en lyckad framtid för sektionen och för fjällvandringen? Här kan inte förslagen bli för många. Vi har en hel del tankar och önskemål från våra enkäter som gjorts. Men det kan inte stanna där. Det måste realiseras i inriktningar, program och aktiviteter. Jag ser detta som en viktig del i vårt firande.

Johnny Nilsson

Malmbanan



Av Johnny Nilsson

En berättelse i 5 avsnitt.

Avsnitt 1. (1660-1889) Från fyndigheter till konkurs.
(Sydsidan oktober)

Avsnitt 2. (1889-1903) Från statligt övertagande till kunglig invigning.
(Sydsidan november)

Avsnitt 3. (1884-1902) Människorna som byggde Malmbanan.
(Sydsidan december)

Avsnitt 4. (1884-) Byggnader.
(Sydsidan januari)

Avsnitt 5. (1884-) Lok, vagnar, elektricitet, LKAB, framtiden mm.
(Sydsidan april)

Resumé avsnitt 1.

1877 hade man äntligen fattat beslut om att anlägga en Malmbana från Luleå vid Bottenviken till norska kusten strax söder om Ofoten. Banan kom att omfatta tre olika etapper; Norra stambanan (Luleå-Boden), Malmbanan (Boden-Riksgränsen) och Ofotenbanan (Riksgränsen-Narvik). Trots att man låg efter med att skaffa tillräckligt med kapital till projektet, startade man att bygga 1884. Man valde nu en plan B vilket innebar att man skulle börja med att bygga avsnittet Gällivare-Luleå. På så vis skulle man kunna få inkomster till bygget. Man började också bygga hamnen i Norge som slutligen fick namnet Narvik. Man

började så smått också att bygga järnväg från Narvik men lät det ganska snart läggas i malpåse. 1887 var hamnen klar och avsnittet Gällivare-Luleå blev klart 1888. .

De ekonomiska problemen var ännu inte lösta och nu var läget akut. När man skulle fortsätta med järnvägen mellan Gällivare och Luossavare var pengarna slut och hela projektet fick gå i likvidation vilket var liktydigt med konkurs.

Resumé avsnitt 2.

Efter konkursen dröjde det inte länge förrän staten insåg att projektet bör ha ett statligt ägande. Men processen tog sin tid och inte förrän 1898 kunde man fortsätta. Men sen gick det snabbt. Redan året där på var man framme i Luossavare som snabbt döptes om till Kiruna.

Nu återstod sträckan mellan Kiruna och Narvik. Den stora utmaningen. Man hade 5 000 man för att ta sig an projektet. Förhållandena var hemska och åtskilliga offer krävdes. Men 1902 var man framme i Narvik och Malmbanan var färdig. Det dröjde dock till juni 1903 innan kung Oscar II kunde inviga banan.

Resumé avsnitt 3.

Järnvägsbygget skapade många nya jobb. Man beräknar att 5 000 arbetare sysselsattes med sträckan Kiruna – Narvik. Den största kategorin var naturligtvis Rallarna. De kom främst från Sydsverige och norra Norge. Det var ett hårt arbete att anlägga järnvägen men en relativt hygglig lön kompenserade. Tuffa väderleksförhållanden, olyckor och sjukdommar skördade åtskilliga offer. Bevisen för det finner vi på kyrkogården i Tornehamn.

Många kvinnor sökte sig till järnvägsbygget. Man beräknar att cirka 500 kvinnor från den svenska sidan och cirka 350 från den norska sidan jobbade vid bygget. En del av dem hade följt sin make hit som i regel var rallare. Kvinnorna tog jobb som kocka vilket innebar att de skötte marktjänsten såsom matlagning, tvätt, städning etc.

Förhållandena mellan de olika grupperna var i regel god. Dock fanns ett avståndstagande mellan vissa av yrkesgrupperna. Ingenjörerna umgicks inte med rallarna till exempel. Men det rådde inte evig frid i rallarlägren. Konflikter och svartsjukedraman kunde förekomma.. Det mest kända är det som drabbade norska Anna, även kallad "Svarta Björn" som föll offer i ett svartsjukedrama.

Resumé avsnitt 4.

Till järnvägen byggdes det många olika byggnader för att säkerställa driften. Från stora pampiga stationsbyggnader på de större orterna till mindre, närmast att betrakta som banvaktsstugor. Dessutom byggdes det Hållplatser på någraställen som komplement.

Olika arkitekter engagerades till att rita byggnaderna. En rad olika modeller skapades. En av de mest iögonfallande var Torneträskmodellen som anpassades för att kunna serva ångloken till en början men kunde snabbt anpassas till elloken när de gjorde entre på Malmbanan.

5. Lok, elektricitet, LKAB och framtiden

Så har vi kommit fram till det sista avsnittet i artikelserien om Malmbanan. Det har visserligen varit ett omfattande och jobbigt projekt men jag har själv fått ut så mycket av det så jag kommer att fortsätta med att studera Malmbanan skåning som jag är.

Lok

Lkabs verksamhet kräver utrustning utöver det vanliga. Det gäller inte minst de tåg som skall transportera produkterna till antingen Luleå eller Narvik.

Sträckan Kiruna – Narvik tillåter en tågvikt på 8600 ton och 30 ton axeltryck. Sträckan Malmberget – Luleå tillåter en tågvikt på 9400 ton och 32,5 tons axeltryck. Lägg därtill att malmtågen skall från Riksgränsen hinna bromsas innan de möter Atlanten i Narvik. Avståndet mellan Riksgränsen och Narvik är strax under 5 mil.

Man använde tidigare både svenska och norska lok för transporterna. De norska gick i regel till Narvik medan de svenska gick både mellan Kiruna – Narvik och Malmberget – Luleå. Flera av modellerna var utvecklade från SJs standardlok med anpassning till de tunga trasporterna hos LKAB.

Utvecklingen av lokstandarden på Malmbanan har gått parallellt med banans utveckling. Om vi ser till innehavet av svenska lok ger det ett visst hum om dragkraften som krävts i transorterna:

Loktyp	Introducerades	Dragkraft
--------	----------------	-----------

Änglok



SJ Ma/Mb

1902

16 ton



SJ R

1908

18 ton

Ellok



SJ O

1914

25 ton



SJ DM 3

1953

95 ton



SJ RM 3

1977

3x43 ton



IORE

2000

2x70 ton

Om malmvagnarna finns inte mycket skrivet varför jag låter det utgå.

Eletriciteten

Det var uppfinningen av ångmaskinen som möjliggjorde att lokomotivet kunde utvecklas och järnvägen kunde slå igenom på 1820-talet. Ångdriften var inte bara allenarådande på 1800talet utan dominerade även parallellt med elektriciteten på 1900-talet. Det var först när dieseln introducerades i mitten av 1900-talet som ångan la sig över nejderna där tågen drog fram.

Det stora alternativet till ångan var elektriciteten. Ångdriften krävde att man hade depåer ute på banorna med kol och vatten som loken kunde fylla på. Elektriciteten krävde kraftverk varifrån man drog ledningar till järnvägsbanorna runt om i landet.

Inledningsvis kunde man bara producera likström. Den hade den nackdelen att när man transporterade den längre sträcker blev kraftförlusterna stora. Det fick med andra ord inte vara långt mellan kraftverk och järnväg.

Den första elektrifierade järnvägen byggdes i Berlin 1879. I Sverige var det Boxholms bruk som var först ut 1890.

Malmbanan som invigdes 1903 var byggd som en ångtågsbana men man insåg snart att det var eldriften som gällde. När väl växelströmmen kunde ersätta likströmmen så var saken klar. Nu behövde man inte 2 kraftverk för att försörja Malmbanan utan det räckte med 1, Porjus Kraftverk. Där hade redan byggts upp ett samhälle kring elektriciteten men mycket av planerna försvann när växelströmmen kom och det blev lättare att transportera elektricitet längre sträckor. Dock finns mycket av satsningen i Porjus kvar än i dag.

1905 genomförde SJ de första lyckade försöken med växelström. Det ledde till att man byggde om Malmbanan till elektricitet och 1915 var ombyggnaden klar mellan Kiruna och Riksgränsen och sträckan blev den första längre järnväg som drevs med elektricitet. 1923 var hela sträckan till Narvik klar.

LKAB

På 1600-talet upptäckte man vilka stora fyngigheter av mineraler som fanns i norra Norrland. På 1640-talet stod det klart att det fanns stora fyndigheter av järnmalm i de östra områdena som snabbt befolkades. I Svappavara gjordes fyndigheter i slutet av 1640-talet. På 1660talet

klev Malmberget in på kartan över järnfyndigheter och på 1690-talet nämns namnen Kirunavaara och Lussavaara för första gången.

Inledningsvis under de första tvåhundra åren var det enskilda privata initiativ som startade malmbrytning. Bristen på transporter som tidigare nämnts satte dock stopp för en större utveckling.

LKAB bildas

LKAB bildades genom att bolagsordningen fastställdes den 24 oktober 1890. Den 14 december samma år hölls en konstituerande bolagsstämma i Stockholm där 2 000 aktier à 1 000 kr fördelades på 14 ägare. AB Gällivare Malmfält (AGM) som bildats 1891 köpte aktiemajoriteten i LKAB 1893.

1907 staten gick staten in som delägare i LKAB genom det så kallade Statsavtalet som även satte ett tak för hur mycket malm som fick utvinnas årligen.

Grängesbergsbolaget

1904 köpte Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund aktiemajoriteten i AB Gällivare malmfält och LKAB varpå företaget blev dominerande inom svensk gruvindustri. Det privata ägandet ledde till en häftig riksdagsdebatt om gruvan borde förstatligas för "rikets bästa".

Efter att högern segrat i 1906 års val, beslöt riksdagen 1907 att förstatliga hälften av LKAB. Samma år köpte man också samtliga preferensaktier och fick option på att förstatliga resten av företaget efter femtio år.

Under andra världskriget exporterade LKAB en stor andel av sin produktion till Tyskland. Ett kontroversiellt beslut men som förmodligen höll Sverige utanför världskriget.

Produktionen genomgick en stor förändring i slutet av 1940-talet och början av 1950-talet. Man började använda nya typer av hårdmetallborrar, signerade Sandvik AB och Atlas Copco. 1962 började man att bryta malmen under joord.

Förstatligande

Ledningen av LKAB låg hos TGO. Från år 1932 hade staten rätt att lösa ut aktierna och ta över verksamheten. Det dröjde dock ända till 1957 innan staten skred till verket och löste ut Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund (TGO) från större delen av sitt ägande i LKAB. TGO behöll dock 4 % av aktierna som man behöll till 1976 innan företaget blev helt förstatligat.

LKAB idag och i framtiden

LKAB är idag ett framgångsrikt och framför allt lönsamt gruvbolag. Bolaget har en dominerande roll i norra Norrland vilket bland annat visat sig att man är beredd att vidta omfattande omflyttningar av bebyggelsen för att bereda plats för gruvan. Åtgärder som betalas av LKAB.

Ekonomi i siffror:

Omsättning	42,923 miljarder SEK
Vinst efter skatt	15.220 miljarder SEK
Antalet anställda	4 640 personer (2023).

LKAB har sedan några år tillbaka tagit över malmtrafiken till Narvik och Luleå. SJ som tidigare skötte transporterna skröt med att det var bolagets mest lönsamma trafik. Det var klart att den karamellen ville LKAB själv suga på.

Framtiden

En lyckad framtid för LKAB kan enligt undertcknad bygga på ett antal punkter:

1. Utveckling av järnmalsprodukterna. Produktutveckling och produktionsutveckling står högt på LKABs lista.
2. Utveckling av gruvområdet. Fyndigheterna har gjort att man i samråd med Kiruna och Malmberget kunnat utveckla gruvområdena och möjliggöra fortsatt utveckling av produktionen.
3. Utveckling av transportsystemet. Kapaciteten på Malmbanan är begränsad. Känsligheten för haverier är extrem. Ett urspåret malmtåg tar i regel flera dagar att bogsera bort. Varje dag med uteblivna transporter kostar miljoner för LKAB. Till detta skall man också samsas med person- och godstrafik. Dubbelspår kan vara en del av lösningen.
4. Nya produkter. Det har då och då kommit fram att man gjort fynd av nya malmprodukter. Nya produkter efterfrågas allt mer vilket skulle innebära nya möjligheter för LKAB.

Johnny Nilsson



Fjällmiljö – Fjällkunskaper – Fjällupplevelser

www.fjallklubben.se